

0

RIVISTA MARITTIMA

Estratto dal fascicolo di marzo 1898

EMILIO PRASCA

Capitano di fregata

LA MARINA SICILIANA

NEI RIVOLGIMENTI DEL 1848 E DEL 1860

(A proposito di una recente pubblicazione)



ROMA

FORZANI E C. TIPOGRAFI DEL SENATO

—
1898

Ital 536.898,18
✓

HARVARD COLLEGE LIBRARY
H. NELSON GAY
RISORGIMENTO COLLECTION
COOLIDGE FUND
1931

È venuto recentemente in luce alla Spezia, senza rumore nè pretese, un volume altamente patriottico ed interessante, che presenta la storia dei rivolgimenti siciliani del 1848 e 1860 sotto un aspetto del tutto nuovo, e perciò singolarmente apprezzabile: sotto l'aspetto marinaresco. Porta per titolo: *Salvatore Castiglia nei rivolgimenti di Sicilia del 1848-1860* di SICANO. Chi si nasconde sotto il pseudonimo di *Sicano* non sarebbe probabilmente difficile indagare; ma sarebbe probabilmente anche indiscrezione lo svelare, senza il debito permesso, il risultato di tali indagini. Per dare, comunque, una qualche soddisfazione alla legittima curiosità dei lettori della *Rivista*, noi ci permetteremo di segnalare loro due indizi caratteristici del volume stesso, e ciò con tanto minore scrupolo, in quanto che essi rappresentano pure due dei suoi più simpatici ed attraenti pregi. Spira in ciascuna di quelle pagine un'aura di così intima, profonda ed affettuosa riverenza verso l'uomo insigne di cui viene, in esse, narrata la vita, e vi si riconosce, nel medesimo tempo, una così perfetta competenza in fatto di cose di mare, che non si può fare a meno di pensare in proposito... ciò che, se non tutti, certamente la maggior parte dei lettori, avranno già a quest'ora indovinato.

Sia chiunque l'egregio *Sicano*, egli, con questa pubblicazione, ha compiuto non solamente lodevole atto di personale omaggio alla memoria del suo protagonista, ma lodevolissima opera di buon cittadino.

Udimmo, pochi giorni or sono, dalla bocca di persona di molto conto, e sommamente parca di apprezzamenti e di encomi, il seguente giudizio intorno a Salvatore Castiglia: **Fra gli uomini della gloriosa rivoluzione siciliana egli fu uno di quelli che fecero di più e di cui si parlò meno.**

Quanta verità in queste semplici, ma scultorie, parole!

Le incantevoli vallate della Conca d'oro echeggiano ancora dei patriottici inni con i quali fu, nello scorso gennaio, commemorato in Palermo il cinquantesimo anniversario della sollevazione della Sicilia contro il giogo borbonico, ma quanti fra coloro che assistettero a quelle memorabili feste potrebbero asserire di avere udito rammentare il nome di Salvatore Castiglia? Sarebbe fare troppo torto ai concittadini di lui il dire che egli fu da loro completamente dimenticato; è certo però che il suo nome avrebbe in tale circostanza dovuto essere posto in maggiore evidenza, perchè l'opera di lui, importantissima per sè stessa e per le sue conseguenze, acquista lustro anche maggiore considerata nella sua specialità.

Salvatore Castiglia non fu solamente ardentissimo patriota; fu pure valentissimo uomo di mare e, grazie a questa sua seconda qualità, poté rendere servigi che altri, anche della sua medesima professione, difficilmente avrebbe potuto o saputo rendere.

Nel volume che abbiamo sott'occhi egli ci è infatti presentato, soprattutto, sotto l'aspetto dell'uomo di mare. Quando nel gennaio 1848 scoppiarono i moti di Sicilia, il Castiglia, che contava allora circa 39 anni di età, dei quali 25 almeno già aveva passato navigando in tutti i mari del mondo ed acquistando bellissima fama di esperto capitano, comandava una delle navi della Società calabro-sicula, che faceva il servizio postale tra Napoli e Sicilia. Associato per tempo ai Comitati rivoluzionari, che da lunga mano andavano preparando nell'isola il movimento nazionale, egli, anche durante i suoi lunghi viaggi all'estero, non aveva mai cessato di adoperarsi in tutti i modi per secondare quel movimento. Per mezzo suo ripetutamente pervennero in Sicilia da New York, dove trovavansi numerosi esuli italiani e siciliani, manifesti ed istruzioni per sollevare la gioventù siciliana. Facendo ultimamente il servizio tra Napoli e Palermo, egli era poi diventato il naturale intermediario fra i Comitati rivoluzionari delle due città.

Concertatosi in Napoli, per opera di Luigi Basile, di Crispi, di La Masa, dello stesso Castiglia e di altri patrioti, il definitivo programma per lo scoppio dell'insurrezione, il Castiglia trasportò nascostamente a Palermo il La Masa, che della insurrezione doveva mettersi a capo, ed, al momento opportuno, corse egli stesso ad unirsi ai rivoltosi radunati sulla storica piazza della Fieravecchia, d'onde, come ognuno sa, ebbe principio il movimento. Il Comitato generale, costituitosi sotto la presidenza del venerando Ruggero Settimo, lo ebbe tra i suoi membri più attivi.

Non era quello tempo da chiacchiere: le truppe regie spazzavano a mitraglia le vie di Palermo, e specialmente la lunga e diritta via Toledo, che fa capo al palazzo Reale. Gli insorti erano privi di artiglierie.

Castiglia, informato che alla Vergine Maria, piccolo borgo peschereccio distante tre miglia da Palermo verso tramontana, esistevano due vecchi cannoni ivi abbandonati e che un altro cannone di grosso calibro stava nell'antica torre del castello di Trabia, si assunse di andarli a prendere e portarli in città; ed, audacemente traversando, per due volte, la vigile crociera esercitata nel golfo dalle imbarcazioni armate della flotta napoletana, felicemente vi riesci.

Distribuiti dal Comitato generale i diversi incarichi per i servizi pubblici e militari, il Castiglia ebbe naturalmente il comando delle operazioni attinenti alla marina. Ed egli tosto improvvisa uno scelto corpo di marinari e cannonieri ed impianta un piccolo arsenale di artiglieria nel palazzo Gela nella piazza della Fieravecchia. Alla testa di cotesti improvvisati, ma valorosi, artiglieri e secondato da parecchi altri prodi cittadini, che qui sarebbe troppo lungo enumerare, egli respinge, il 16 gennaio, dopo otto ore di combattimento, il primo attacco del maresciallo De Sauget, giunto da Napoli con la squadra comandata dal conte D'Aquila, le cui navi, cinque fregate e quattro corvette, ferocemente bombardavano la città, la quale, punto intimorita, coraggiosamente resisteva e combatteva. Il giorno 23, mentre già gli insorti cominciavano a trovarsi in condizioni molto critiche per difetto di munizioni, il Castiglia e parecchi altri valorosi suoi compagni, fattisi, da assaliti, assalitori, con un supremo sforzo riescono ad abbattere le porte della caserma del Noviziato occupata dai regi e, dopo breve ma terribile lotta, ne fanno prigioniera l'intera guarnigione.

Il 25 cadevano nelle mani degli insorti anche i forti di difesa del palazzo reale ed il palazzo stesso.

Frattanto era insorta anche Messina ed a Castiglia veniva affidato l'incarico di soccorrere, per via di mare, di armi e munizioni l'eroica città, che se ne trovava totalmente sprovvista. E Castiglia, abilmente deludendo, con la nave *Palermo*, la vigilanza delle crociere borboniche, in meno di 48 ore riesciva a sussidiare quella piazza tornandosene incolume a Palermo, dove arrivava ancora in tempo a prestare utilissimo concorso per la presa del forte di Castellamare, ultimo presidio rimasto nelle mani dei regi. Occorrevano per questo scopo alcuni affusti da cannone depositati in luogo completamente dominato dai cannoni del nemico. Il Castiglia ed i suoi animosi marinari, defilandosi dietro le numerose barche pescherecce tirate a secco sulla spiaggia adiacente, e, mantenendosi così inosservati dalle sentinelle del forte, riescirono a compiere felicemente la difficilissima operazione del trasporto di quelli affusti al punto desiderato.

Palermo era libera. Il Comitato volse allora il pensiero alla espungazione di Milazzo. Castiglia ebbe missione di trasportare e sbarcare

colà la spedizione, a tal uopo preparata, e comandata dal colonnello Longo. Malgrado la deficienza dei mezzi posti a sua disposizione, cioè un vecchio vapore e poche barche, egli non solo compì nel modo più soddisfacente anche questa impresa sotto gli occhi ed il fuoco del nemico, ma potè mantenere ininterrotte e sicure le comunicazioni del corpo di spedizione con Palermo, Messina e le altre piazze della Sicilia, da cui si raccoglievano i materiali da guerra guadagnati sul nemico.

Tornato a Palermo e nominato comandante generale della marina, Castiglia si diede col massimo ardore alla effettiva costituzione di una marina da guerra quanto più possibile adeguata al bisogno. Non è qui il luogo di riferire tutto ciò che, a tale scopo, venne da lui fatto e preparato. Date le circostanze, sarebbe certamente stato difficilissimo, se non impossibile, fare di meglio o di più.

Frattanto il Comitato siciliano, lasciandosi trascinare più dall'entusiasmo del patriottismo che dalla ragione, decretava una spedizione di volontari anche in Calabria, mentre tuttora in Messina sventolava la bandiera del Borbone e mentre, soprattutto, il nuovo governo di Sicilia, deficiente di danari e di armi, aveva già sulle spalle compito anche troppo grave dovendo provvedere alla difesa della conquistata libertà.

Comunque sia, Castiglia fu scelto per sbarcare in Calabria un manipolo di valorosi comandati dal generale Ribotti. Caricata la spedizione su due piroscafi, e maestrevolmente deluse ancora una volta le crociere napoletane, già egli stava per sbarcarla al luogo convenuto, cioè a Paola. Ma ecco che si avvistano due fregate a vapore napoletane. I due piroscafi del Castiglia, del tutto privi di armamento guerresco ed invece ingombri di truppe, di artiglierie e di quadrupedi, non erano certamente in grado di sostenere combattimento.

L'esperto marino cambiò rotta e diresse a tutta forza per Stromboli. Le fregate, seguitolo per qualche ora, parvero rinunciare alla caccia. Allora Castiglia, nascostosi dietro Stromboli, e fatta trasbordare l'intera spedizione sopra una sola delle sue navi, spedì l'altra a Milazzo con ordine di fare il maggior fumo possibile, attirando così sopra sé medesima l'attenzione dei legni nemici. Venuta la notte potè infatti il Castiglia, non disturbato, sbarcare la spedizione a Paola. Ri-comparvero bensì le fregate in vista il mattino seguente, ma troppo tardi per impedire l'operazione già pienamente compiuta.

Le esigenze della guerra richiamarono ben presto Castiglia e i suoi marinari a terra e, con questi ultimi, egli fu mandato ad opporsi all'avanzamento dei regi, assediati per terra e per mare la sventurata Messina, contro la quale il potente corpo di spedizione del generale Filangieri, mandato da Napoli per rimettere all'obbedienza l'insorta

isola, concentrava, appoggiato dalla flotta, i propri sforzi. Contrariamente alle savie ed insistentissime proposte di lui, il Governo di Palermo era fino allora andato assai a rilento nell'acquisto di navi. Di fronte al nuovo imminente pericolo risolvette finalmente di provvedersene al più presto. Fu perciò mandato il Castiglia in Francia ed in Inghilterra con incarico di affrettare la consegna di parecchie fregate, alcune delle quali precedentemente contrattate, e di acquistare nello stesso tempo armi e munizioni. Missione difficilissima sotto ogni aspetto e soprattutto perchè il Governo mandatario, non ostanti le continue e vigorose istanze del Castiglia, non provvedeva i fondi occorrenti. Troppo nota è la storia degli errori commessi da quell'inetto Governo e della miserrima fine dell'insurrezione siciliana tanto gloriosamente e con tante belle speranze incominciata. Questa miserrima fine troncò a mezzo anche la missione del Castiglia, il quale, esiliato dalla patria, si rifugiò a Torino in attesa di tempi migliori.

Qui finisce la prima parte del volume di *Sicano*. Abbiamo voluto farne un po' di riassunto non solo per confermare la nostra asserzione circa l'importanza della cooperazione del Castiglia nei fatti della rivoluzione siciliana, ma ancor più per dare un'idea del singolare interesse che presenta il volume da noi preso in esame.

Più interessante ancora della prima è la seconda parte di tale volume, dappoichè, trattando essa di avvenimenti molto più recenti e più noti, la lettura ne riesce sempre più attraente.

Il 5 maggio 1860 parte da Quarto al mare alla volta di Sicilia la leggendaria spedizione dei Mille. Ne è capo supremo l'Eroe dei due mondi: i due piroscafi sui quali navigano i nuovi argonauti sono comandati da Nino Bixio e da Salvatore Castiglia. Le sorti dell'impresa sono nelle mani di tre marinari, e che marinari! Salvatore Castiglia, come siciliano, ha ufficio di speciale importanza: egli è il vero pilota della spedizione. Checchè sia stato scritto in contrario dal Guérzoni nella sua *Vita di Garibaldi*, al Castiglia, e non ad altri, deve la decisione presa da Garibaldi di sbarcare nel porto, tanto propizio ai colpi di mano, di Marsala e non altrove.

Che cuore deve essere stato quello del bravo ex-comandante della marina siciliana nel rimettere il piede sul suolo della patria con quel pugno di prodi risoluti a vincere o a morire tutti quanti, piuttosto che rinunciare al loro splendido ideale!

Giusto un mese prima, la famosa campana del monastero della Gancia in Palermo aveva annunciato ai Siciliani ed al mondo il risorgere della libertà soffocata colla violenza il 15 maggio 1849. La Sicilia tutta non aspettava ormai più che l'arrivo del suo liberatore per tutta sollevarsi dal Faro al Lilibeo.

Lo sbarco a Marsala, la marcia su Palermo, l'entrata in questa

città sono da *Sicano* raccontate con efficacia ed esattezza. Con molto senno egli, tanto qui come in tutto il resto del suo libro, preferisce, sempre gli è possibile, sostituire al racconto proprio, e specialmente quando trattasi del Castiglia, documenti del tempo o brani di autorevoli opere altrui. Ed in fatto di documenti, avendo egli evidentemente potuto consultare le memorie personali del defunto suo protagonista, non pochi ce ne fa conoscere, i quali, sconosciuti finora, hanno notevolissima importanza e chiariscono più di un punto tuttora dubbio della storia degli avvenimenti di quel tempo.

Valendosi adunque di tali indiscutibili testimonianze, e seguendo, passo per passo, i progressi della spedizione di Garibaldi, *Sicano* mette naturalmente, anche qui, nella debita luce la parte rappresentata da Salvatore Castiglia.

Compiuto lo sbarco a Marsala, Garibaldi aveva dato incarico al Castiglia di recarsi con i due piroscafi a Livorno per prendervi nuovi armati e nuove armi. Ma la divisione navale borbonica, che non era stata capace di impedire lo sbarco, aveva però saputo impadronirsi di quelle navi abbandonate dai loro difensori! Mancando di mezzi per recuperarle, Castiglia dovette contentarsi di raccogliere gli equipaggi, e, formata con essi una compagnia di artiglieri, seguì con questa Garibaldi sulla via di Palermo.

Furono i bravi cannonieri del Castiglia che, col loro inatteso intervento, diedero, a Calatafimi, l'ultimo tracollo alla vacillante fortuna dei regi. E gli stessi marinari, pochi giorni dopo, trasportarono, quasi per miracolo, per sentieri difficilissimi, i cannoni della spedizione a Parco, compiendo, al seguito di Garibaldi, una marcia che lo stesso Gran Capitano definì la più ardua da lui mai eseguita.

Mentre occupavasi Palermo, Castiglia veniva dal dittatore destinato a recarsi a Malta per prendervi un carico di armi e munizioni ivi preparate dal Comitato nazionale. Ed egli, imbarcatosi sopra un piccolo legno da commercio, compieva felicemente, malgrado le crociere borboniche, anche questa missione. Qualche giorno dopo Garibaldi lo nominava direttore dei servizi marittimi del Governo provvisorio.

E questa volta il suo buon volere, la sua attività, la sua intelligenza venivano coronati da qualche più concreto risulamento che nel 1848. Non vi era da illudersi di potere, nemmeno questa volta, improvvisare una marina da guerra in tutte le forme; ma insomma poterono aversi subito alquanti piroscafi, la marina mercantile fornì marinari ed ufficiali, ai quali parecchi successivamente se ne aggiunsero volontariamente venuti da fuori, fra cui diversi antichi ufficiali della marina veneta del 1848, altri licenziatisi dalla regia marina napoletana, e, prima di questi, anche alcuni appartenenti alla regia

marina sarda, colà accorsi, col tacito concorso del loro Governo, per partecipare a quelli eventi.

Nel novero degli ufficiali sardi erano quattro futuri ammiragli: il tenente di vascello di seconda classe Denti di Pirajno, esule palermitano, patriota ardentissimo, marinaio e soldato di molta vaglia, del quale la marina italiana tuttora piange l'imatura perdita; ed i tenenti di vascello di prima classe Lovera di Maria, Canevaro e Piola-Caselli.

Quest'ultimo fu da Garibaldi, che sapeva di fare con ciò cosa grata al conte di Cavour, nominato ministro della marina del Governo provvisorio siciliano. È noto come il conte di Cavour, il quale pure aveva tanto, abbenchè segretamente, favorito la spedizione intrapresa da Garibaldi al grido di *Viva l'Italia e Vittorio Emanuele*, nutrisse poi, per un certo tempo, e per suggestione di Giuseppe La Farina, qualche dubbio sulle vere e definitive intenzioni, se non di Garibaldi, almeno de' suoi consiglieri. La nomina del Piola a ministro della marina doveva adunque rappresentare una specie di pegno contro eventuali mutamenti di programma, almeno per la parte marinaresca. Salvatore Castiglia, sebbene apertamente e notoriamente favorevole ai principi rappresentati appunto dalla formola *Italia e Vittorio Emanuele*, si trovò in questa circostanza alquanto messo da parte, ed anzi risulterebbe dal racconto di *Sicano* che il Piola-Caselli cercasse di porlo in discredito presso il Generale. Ma non vi riuscì. Tanto vero che Garibaldi, continuandogli la sua piena fiducia, lo volle mantenuto nel comando effettivo della marina e, nel partire da Palermo per recarsi alla espugnazione di Milazzo, dispose che egli lo seguisse per mare, ordinandogli di raggiungerlo in quel porto con 160 barche da carico da lui riunite col disegno di valersene per quanto prima passare in Calabria.

Il giorno 20 ebbe luogo il glorioso combattimento di Milazzo diretto da Garibaldi dalla coffa della corvetta *Tuckery*, e vinto col prezioso concorso della mitraglia dei cannoni di questa nave. Il 26 la spedizione per lo sbarco in Calabria già era in completo assetto, ed il 27 mosse, sotto la direzione di Castiglia, da Milazzo verso Torre del Faro, portando seco i cannoni, le munizioni e quasi tutto l'equipaggio della corvetta *Tuckery* rimasta inutilizzata in quel porto per un'avaria alla macchina.

Questa impresa, una delle più audaci compiute da Garibaldi, torna pure a grandissimo onore di Salvatore Castiglia.

Sulla costa di Calabria, da Bagnara a Reggio, stavano ben 12 000 uomini protetti ed appoggiati dalle fortezze; altri 28 000 circa occupavano posizioni verso Cosenza. Del mare era padrone il Salazar con la sua squadra costituita dalle navi *Ercole*, *Fulminante*, *Guiscardo*, *Tancredi* e *Borbone*, più parecchi avvisi.

Il Castiglia ripartì le barche in quattro divisioni di circa quaranta unità ciascuna; ed ogni divisione in squadriglie. A sostegno e difesa delle operazioni della flottiglia destinò cinque barche scorridore con un cannoncino ciascuna.

Un primo sbarco di 300 uomini ebbe luogo con 25 barche la notte dell'otto agosto. Lo diresse il Castiglia in persona. La vigilanza dei regi fu delusa ed i 300 uomini vennero felicemente messi a terra sul litorale calabrese, nel luogo detto Fiumaretta del Faro. Un secondo sbarco, tentato la sera dell'11, fu respinto da' regi senza però gravi danni dei garibaldini. Ma all'alba del 20 Garibaldi stesso sbarcava a Melito con 4000 uomini trasportati dai vapori *Franklin* e *Torino* e lo stesso giorno si impadroniva di Reggio. Occorreva portare altre forze al nord di questa città per porre tra due fuochi le truppe borboniche. Ed il 21 Castiglia, con tutto il suo barchereccio, trasportava a Favazzina tra Scilla e Bagnara l'intera divisione Cosenz. L'operazione, preparata con le debite precauzioni, condotta con grande abilità e protetta dal fuoco delle barche cannoniere, che tenevano lontani dalla spiaggia i soldati regi, già era quasi completamente terminata, quando fu segnalato l'arrivo della crociera nemica. La condizione del barchereccio era disperata, ma non si perdettero d'animo il Castiglia e, sotto il fuoco delle fregate, riuscì a portare a salvamento sulla costa sicula una trentina delle sue imbarcazioni, mentre tutte le altre venivano catturate o distrutte. Nel frattempo però le truppe sbarcate procedevano vittoriosamente incontro a Garibaldi e, presi di mezzo i Borbonici, li obbligavano a capitolare, cosicchè Garibaldi rimaneva assoluto padrone delle due rive dello stretto. Lo scopo della spedizione era dunque pienamente raggiunto, e nessuno poteva esserne più soddisfatto del bravo Castiglia.

Tornato a Messina, egli vi rimase al comando della flotta dittatoriale finchè tutto l'esercito garibaldino fu passato sul continente: richiamato poi a Palermo ebbe colà la meritata nomina di comandante generale della marina di Sicilia col grado di contrammiraglio. Molto opportunamente *Sicano* riporta una bella lettera scritta dal Castiglia, mentre occupava appunto tale carica, al generale Garibaldi, supplicandolo di voler ordinare che le navi della flotta siciliana fossero aggregate all'armata dell'ammiraglio Persano per l'impresa di Ancona. Le sue istanze non ebbero esito favorevole, e alla flotta siciliana potè, in seguito, essere mosso l'appunto di essere rimasta inoperosa mentre altrove combattevasi per la causa nazionale, ma l'appunto non può toccare il valoroso Castiglia, per il quale quei giorni pur troppo furono giorni di immeritate amarezze. Non è qui il caso di ricordare come avvenisse la fusione delle marine napoletana e siciliana in quella del neo-regno d'Italia ed a quante - non poche delle quali

inevitabili - irregolarità ed anomalie essa desse luogo. Castiglia con lodevole ferezza preferì allontanarsi dall'Italia in quel babelico e spiacevole momento. Lasciato il comando della marina siciliana, accettò di andare come rappresentante italiano in Danimarca, e da allora, pur seguendo ad interessarsi anche da lontano alle quistioni marittime del proprio paese, entrò definitivamente nella carriera consolare. Dalla Danimarca passò in Russia e, per ventisette anni consecutivi, fu console generale in Odessa. Ritiratosi nel 1892 a vita privata, chiuse la sua nobile esistenza a Napoli il giorno 11 ottobre 1895.

Pochi giorni or sono, terminate appena le solennità commemorative della rivoluzione siciliana, inauguravasi nel cimitero di Palermo, alla presenza delle autorità comunali, del Comitato promotore di quelle solennità e di un eletto stuolo di amici guidati dall'egregio figliuolo dell'estinto, il capitano di corvetta Francesco Castiglia, un modesto ricordo marmoreo sulla tomba del prode ammiraglio garibaldino.

Qual marinaio italiano, che abbia letto il patriottico volume di *Sicano*, potrebbe, capitando a Palermo, trascurare di recarsi a rendere a quella memoranda tomba l'omaggio di una pietosa e reverente visita?
